

EL ISLEÑO,

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.

PALMA.—Imprenta y Librería de Gelabert.—MADRID.—D. Matías Mascaró.—IVIZA.—D. Joaquín Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demás puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

La Rusia

Y SUS CAMINOS DE HIERRO.

(CONTINUACION.)

II.

Los caminos de Rusia apenas merecen este nombre, si se exceptúan algunas calzadas. Nada hubiera más fácil que surcar con ellos esta llanura, donde, á escepcion de los montes Karpathos y los Oúral, ninguna de las ondulaciones del terreno llega á la altura de montañas; pero la enormidad de las distancias hubiera hecho oneroso su restablecimiento, así como su conservación. Se han utilizado los dones del clima y del país, la nieve para los trineos y las aguas corrientes para la navegación. El transporte por medio de trineos solo es practicable en invierno; la navegación no puede hacerse sino en verano. Por lo demás, las tarifas de transportes por medio de trineos, señala al precio de 20 á 25 céntimos por tonelada y por kilómetro, y si en él se aprieta la mano, llega á ser exorbitante, y las comunicaciones fluviales perjudican al tráfico, bien por su lentitud, bien por las interrupciones forzadas durante el invierno. Por otra parte, allí no se han puesto en práctica más que dos sistemas, del primero de los cuales fué autor Pedro el Grande, quien, á fin de asegurar la provisión y la prosperidad de su capital, heredera de Nowgorod, pensó en unir el Neva, que corre entre los muelles de granito de San Petersburgo, al Volga, vía comercial que une el centro del imperio al mar Caspio.

Estos dos ríos están enlazados por canales formando una línea navegable de más de 4,000 kilómetros de longitud. El Volga vuelve á enlazarse en su curso superior con los canales del N.; recibe en su curso medio el Oka que viene del S. O., y en cuya confluencia esta situada Nipsi-Nowgorod, célebre por su feria, y en su curso inferior se engruesa con las aguas del Kama, que viene del N. E., donde los establecimientos metalúrgicos están agrupados. Mas abajo pueden desembarcarse las mercancías despachadas para el mar de Azoff y transportarse al Don que conduce á dicho mar por un ferrocarril de 63 kilómetros de longitud, y cuyos trenes son tirados por caballos. En el río y en sus dos afluentes se ha establecido un servicio de vapores cuya fuerza varía de 24 á 250 caballos. El sistema que acabamos de describir abraza la parte oriental del territorio, que confina con la cordillera asiática del Oural. El segundo sistema está aplicado á la parte occidental. Cuando el arte haga desaparecer ó dé los medios de volver el curso de las 13 cataratas que más abajo de Kiew impiden la navegación del Dnieper y la suspenden cerca de 10 meses, este río, tributario del mar Negro, así como el Dvina, el Niemen y el Vístula, que pagan tributo al Báltico, formarán una línea no interrumpida desde el uno al otro mar, á la vista de los Karpathos y de la Europa. Conocidos ambos sistemas se mide el espacio, que todavía no se halla en estado de viabilidad. La red de caminos de hierro de Rusia llena la laguna, ofreciendo una especie de transportes permanente, acelerado y económico.

Puede considerarse reducido á dos líneas, una de N. á S. y otra de E. á O., y se divide en dos partes.

La primera parte de la red tiene ya un elemento, que es el camino de hierro de Petersburgo á Moscú, explotado desde 1851, y construido á costa del Estado, y por medio del cual está unida la vieja capital á la nueva, que es la primera plaza comercial, tanto entre las marítimas, como entre las del interior. Debe prolongarse este camino desde Moscú á Theodosia. Hé aquí la línea de N. á S.; pero esto es poco: desde Koursk, que es uno de los puntos importantes entre Moscú y Theodosia, partirá una línea que por Dunaburgo llegará hasta Liebau, uno de los principales puertos de Curlandia, con lo cual se hace doble la línea de N. á S. Así, pues, terminarán en el Báltico dos ramales, que penetrarán en la zona central con un desvío de 100 leguas por término medio; el uno comenzando en Liebau, y pasando por Dunaburgo, y el otro comenzando en Petersburgo, y pasando por Moscú; después se reunirán en Koursk, punto de bifurcación y nudo del Centro y del Sur, donde en el mes de agosto están maduros los frutos y alzadas las cosechas de granos. Mas adelante descendiendo el tronco por entre el Don y el Dnieper, saliendo de él un ramal de 37 kilómetros que toca en la parte marítima de este río, á corta distancia de Odessa, y por último, llega hasta Theodosia, en el mar Negro. Sin embargo, de Moscú partirá en dirección al E. un ramal, que pasando por Uladimiro, irá á terminar en Nini-Nowgorod sobre el Volga, y que acaso, andando el tiempo, se prolongará hasta la Siberia, y desde la Siberia á la China.... Pero dejemos esto á un lado.

Vemos que esta parte de la red rusa está colocada entre los dos sistemas de vías navegables, que ocupa una porción del intervalo desherado que suplirá la insuficiencia de estas comunicaciones, y que las pone en contacto en la parte del S. Entre los diferentes puntos adonde van á parar estas vías férreas y fluviales, Liebau es una plaza de poca importancia; pero Theodosia, ciudad célebre en otro tiempo, situada al S. E. de la Crimea, es importante por las ventajas que reúne para la navegación y el comercio, lo cual fué causa de que los griegos en la antigüedad, y los genoveses en los tiempos modernos, estableciesen allí un puerto comercial. Según Strabon, era Theodosia una ciudad tan floreciente, 400 años antes de la Era cristiana, que un rey del Bósforo Cimerio, sacó de ella 2.100.000 medidas de granos, que envió á Atenas, afligida á la sazón por el hambre.

Hacia fines del signo XI, que fué el primero de las cruzadas, ya habían fundado allí los genoveses la famosa factoría de Caffa, llamada la pequeña Constantinopla por los tártaros en su sencilla admiración, y de la cual fueron expulsados después de la ruina del imperio griego. Doscientos años más tarde todavía encontró allí un resto de prosperidad el viajero Chardin, quien contaba que en el espacio de un mes había visto entrar 400 buques. Durante este período prevaleció el nombre de Caffa; pero después que Catalina conquistó la Crimea, como futura libertadora de la Grecia, dió á aquella península el nom-

bre helénico de Tauride, y Caffa volvió á llamarse Theodosia. Como Odessa al O. y Tagantog al E., Theodosia corresponde á las provincias fértiles de la Rusia central. Odessa, que en 50 años ha llegado á ser el segundo puerto mercante del imperio, abastece algunas de dichas provincias, pero no puede abastecerlas todas.

Theodosia llegará á rivalizar con Odessa, abasteciendo las provincias, á donde esta no tenga productos que enviar, pues sin perder sus relaciones directas con el interior, unirá á ellas las de Taganrog y otros puertos del mar de Azof, ofreciendo una salida más fácil á este mar encerrado, sin necesidad de hacer los rodeos del Volga y del Don; á esto se agregarán sus relaciones con el litoral oriental del mar Negro y del Cáucaso; se enlazará, en fin, con Moscú, y tal vez resucitará con nuevo esplendor la antigua ciudad de los griegos y genoveses.

En cuanto á Liebau, este puerto, ahora como en los mejores tiempos de las ciudades anseáticas, no puede competir con el de Riga, que, por hallarse próximo al desembocadero del Dvina, está designado para dar salida á los frutos del país; su movimiento no escende hoy de 20,000 toneladas al año por término medio.

Mas por lo que hace al camino de hierro, se ha tenido en cuenta que es el puerto ruso del Báltico más meridional y occidental á un tiempo y el que está menos distante para las arribadas de Europa; que solo se hiela en los inviernos muy rigurosos, y que aun en este caso no se suspende la navegación por más de seis semanas, mientras los puertos de Riga y Petersburgo de ordinario están bloqueados por la nieve cinco meses del año. Liebau, en donde se puede abordar con casi todos los vientos, contendrá 1,600 buques en vez de 400, cuando las obras que han de hacerse por el Estado ensanchen su recinto.

La otra parte de la red consiste en una línea única, que va desde San Petersburgo á Varsovia por Wilna. El Estado ha hecho en ella obras, cuyo valor asciende á 73 millones, y que cede á la compañía por la mitad de los beneficios á mas del interés á 5 por 100. Hé aquí el trozo del E. al O., que se completará con un ramal que debe partir de los alrededores de Wilna hacia la frontera de Prusia y Koenisberg, que irá á Varsovia por medio de su unión con el camino de hierro de Granitz, en Austria. Esta línea servirá para enlazar la red de caminos de Rusia con la de Europa, y en el interior por su contacto con el Dvina, el Niemen y el Vístula enlazará en el Norte los dos sistemas fluviales.

Las dos partes de que la red se compone se juntan en Petersburgo primero, y después en Dunaburgo, donde la línea de Varsovia se encuentra con la de Koursk á Liebau. Por allí las importaciones de Liebau y las expediciones de Koursk podrán ir de Dunaburgo á Varsovia y á Petersburgo, en las provincias vecinas al camino de hierro del O.; Petersburgo sostendrá su actividad en todas las estaciones por medio de sus relaciones con Liebau (que será su puerto de invierno), con Koenisberg y Varsovia. La red enlaza tres capitales; Varsovia, Petersburgo y Moscú; tres mares, que son: el Báltico, el mar Caspio y el mar Negro; las tres zonas septentrional, central y meridional del

país; y por último, los dos sistemas de comunicaciones fluviales. Al mismo tiempo que da cohesión á la Rusia, consuma la solidaridad con la Europa por los fronteras de Prusia y Austria.

La concepción de tan vasto trazado es digna ciertamente de los mayores elogios. Las longitudes de las líneas son, según cálculos aproximados: desde Petersburgo á Varsovia, 1,248 kilómetros, incluso el ramal de Koenisberg, que tiene 170; desde Moscú á Theodosia, 1,159 kilómetros; desde Moscú á Nini-Nowgorod, 426 kilómetros; desde Koursk á Liebau, 1,217 kilómetros: lo cual compone, junto con algunas fracciones, un total de 4,152 kilómetros por construir. Si se añaden los 644 kilómetros de Petersburgo á Moscú, la longitud completa de la red será de 4,806 kilómetros. Suponiendo una velocidad de 40 kilómetros por hora, Moscú estará á 11 horas de Volga y á 29 del Sur de Crimea: Petersburgo, que desde ahora da la mano á Moscú, se encontrará á 45 horas del mar Negro, á 26 de Varsovia, á 36 de Berlín y á 40 de Viena.

Es indudable que, aun cuando sea conocido el valor económico de la red, no se conoce aun su valor estratégico. Esto no debe sorprendernos. En donde quiera que se trate de llevar la guerra á las naciones limítrofes, ó hacer con ellas un cambio de productos, los procedimientos serán los mismos: es preciso abrir caminos que vayan desde el centro del país á las fronteras. Sería difícil inventar una especie de radios del centro á la circunferencia, que tuviesen una propiedad comercial esclavamente, sin que pudiese hacerse de ellos un uso militar. Las vías rápidas sirven para dos fines; todos los caminos de hierro son inocentes, pero no por eso está prohibido desconfiar en cuanto al uso que de ellos puede hacerse. Podrá pretenderse que los Czares se servirán de los caminos de hierro para la conquista con tanta mas ventajas, cuanto que primero se habrán valido de ellos para el comercio; pero dado que esto fuese cierto, ¿podría crear la Rusia medios para ir en corto tiempo al territorio de sus vecinos sin dar á estos los mismos medios de visitarla? Se dirá, sin embargo, que la Rusia es en sí invulnerable, porque la cubren las distancias, que son su natural defensa; si la suprime, esto no será mas que un testimonio de su deseo de estar en buenas relaciones con la Europa, ó el desafío mas temerario que jamás se haya hecho por ella al mundo. Sea esto ó aquello, nosotros hemos probado que la fortuna de Europa es imperecedera, pudiendo asegurarse que ninguna eventualidad será suficiente para desarrollarla. Preciso es, sin embargo, averiguar hasta qué punto serán los caminos de hierro en Rusia los agentes de la transformación del país y de sus habitantes, y cuáles son los elementos de semejante transformación. —E. Bar-rault.

(Se continuará.)

(Lecn Español.)

GUANGA.

BALADA.

En una de las montañas que dominan la pintoresca villa de Pravia (Asturias), que desde

allí parece una bandada de palomas que ha descendido á beber en las azuladas corrientes del Nalon, brota una hermosa fuente que lleva el nombre que sirve de epígrafe á este artículo. Sus aguas filtran al través de la yerba, por la que se deslizan como otras tantas gotas de rocío que se desprenden de las flores cuando las mecen las brisas matinales.

Sería muy bello, reclinados en el césped contemplar sus fugitivos raudales, deslizarse por la campiña, semeando trenzas de plata, para llevar nueva vida á la rosa silvestre que vegeta humilde entre los brezos, si esa fuente no encerrara una historia, triste por demas para que el alma pueda entregarse á emociones risueñas.

Sería muy dulce adormecerse al suave rumor de sus aguas, soñando la gloria y los amores, si el murmullo que forman al brotar no remedase un lamento tierno y dolorido como el que se escapa del pecho de una doncella enamorada.

Cuando sepa la historia de esta fuente, las que habeis dormido y soñado dichas junto á ella, sin duda que sentireis haber sonreído donde se han derramado tantas lágrimas.

Oid.

I.

Hace muchos años una niña llenaba el cántaro en esa fuente.

Un joven la miraba apasionadamente mientras balbuceaba algunas palabras.

Al oirlas la niña temblaba.

El estendía el brazo señalando los horizontes.

Ella colocaba una mano sobre el corazón.

El cayó de rodillas.

Ella lloraba...

El bebió en un ósculo dos tiernas lágrimas, y pronunció una palabra.

¿Aquella palabra era un adiós?

II.

El joven era marino y partía.

Partía para muy lejos... muy lejos...

Ella quedaba para sufrir los horrores de la ausencia y para decirle al volver:

Hé aquí mi amor mas grande, mas intenso; ¿qué se hizo el tuyo?...

III.

El marino cruzaba los mares, mirando desde la popa de su bajel el vívido lucero que resplandecía en Oriente; lucero que era la imagen de su amor.—No me olvida, no me olvida; y repelía todas las noches que el lucero brillaba con nuevos resplandores.—¿Que ella se consuele tambien no dudando de fidelidad y tenga por la imagen de mi cariño la estrella mas vibradora de la noche!!

IV.

Su niña está en la fuente.

¿Quién es el que entreteje con las frescas hojas del abedul el cántaro que lleva la niña?

¿Cómo es que rebosan sus mejillas el matiz de la rosa, y divaga en sus labios de cinabrio expresiva sonrisa?

¿Olvido?

—¿Olvido!!

Otro amante merced sus miradas... sus pensamientos... sus sueños...

V.

El marino tornó á la aldea de su niña, y en alas de su amor fortificado y engrandecido por la ausencia corrió á la fuente perdidamente enamorado, loco...

Una nube velaba aquel lucero que tantas veces le habia hecho esperar.

La niña estaba en brazos de un nuevo amante.

—¡Perjura! exclamó con sofocada voz el marino cayendo sobre el césped.

Una espuma blanca apareció entoces en la superficie de las aguas: de aquella espuma salió una niña incomparablemente hermosa: era una Xana (1)

Tembló la joven y un momento despues desapareció arrebatada por la Xana en los manantiales de la fuente.

VI.

El marino murió de celos.

Cabe el sitio en que exhaló el postrimer aliento caen siempre esas gotas de agua; lágrimas tal vez con que un niña ingrata llora la falsía de sus amores.

(1) Creencia popular en Asturias. Especie de Ondinas que moran ocultas en los manantiales de las fuentes.

VII.

—Niños; si vais á Guanga y veis una fuente que vierte sus raudales en diminutas gotas, recordaos de una mujer infiel que espía su pecado... y bebed respetuosamente en ella para aprender y escarmentar.

Oviedo 15 de marzo de 1857.

EVARISTO V. ESCALERA.

(Las Cortes.)

VARIACIONES DE LA AGUJA MAGNÉTICA EN LOS BUQUES DE HIERRO.

Medio de evitarlas.

Las lamentables pérdidas de algunos buques de hierro motivaron que se atribuyesen al magnetismo de ese material de que eran contruidos. A pesar de que algunos experimentos demostraban la exactitud de esa teoria, el Dr. Scoresby quiso dar un paso decisivo y concluyente para que quedase fuera de toda duda cuanto habia dicho sobre este interesante particular. A este fin, á pesar de su edad de mas de 70 años, emprendió en el año pasado de 1856 un viaje para Australia en el vapor de hierro *Royal Charter*, sin que la arduidad de las fatigas de un viaje de 10,000 leguas. Para juzgar los resultados de esta científica expedición, extraçtamos á continuación una parte del discurso que á su regreso pronunció en Whitby, su ciudad natal.

«Mi objeto (dijo) fué determinar ciertos hechos importantes, ó la exactitud de ciertas teorías que hace algunos años publiqué respecto al magnetismo de los buques de hierro. Desde hace mucho tiempo habia llamado mi atención la influencia que podia este ejercer en la brújula, instrumento de tanta importancia en manos del navegante, y tan falsa y peligrosa guía, si no va exacta. Cuando mis primeros experimentos magnéticos, vi que si tenia una barra de hierro en posición oblicua, la punta mas baja se convertia en polo Norte, y la mas alta en polo Sur, produciéndose así una diferencia de polaridad. De aquí pues, se sigue que si una punta tiene polaridad septentrional y la otra meridional, debe hacer en la barra un punto neutral ó que carezca de polaridad. Tuve tambien la suerte de descubrir por deducción científica que si vibraba la barra, el magnetismo en un instante se duplicaba, triplicaba y cuadruplicaba.»

Desde que se empleó el hierro en la construcción de los primeros buques, los navegantes no dudaron que debía resultar un error en los compases. Si esto hubiese sido el solo defecto, se hubiera podido corregir. Tambien me tocó la suerte de descubrir en mis investigaciones científicas que el magnetismo de los buques debe ser muy variable y no permanente, pues que encontré que si magnetizaba una barra de hierro hasta hacerla poderosamente magnética, de modo que con ella hiciese girar la brújula en cualquiera dirección, y la daba un fuerte golpe, alteraba el magnetismo original y cambiaba los polos. Un buque construido de hierro debe recibir una grande cantidad de fuerza percusiva y llegar á ser intensamente magnético. Si este buque pudiera cambiar de posición de arriba abajo, su magnetismo se cambiaria é invertiria. «Seguí aun mas allá, y en vista de que la fuerza magnética de la tierra tiene una dirección, inferí que si se construía un buque con la proa al Norte el magnetismo tendria una particular distribución; que si se construía con la proa al Sur, el magnetismo tendria una dirección diferente, y así con los otros rumbos del compás. Teniendo el magnetismo de la tierra estaria mas próxima al uno que al otro de los costados del buque, y por lo tanto inferí que si se construían dos buques con sus proas en diferentes direcciones el magnetismo de la tierra se sentiria en el uno á estribor, y en el otro á babor, y por lo tanto las agujas de sus compases respectivos serian atraídas en diferentes direcciones.

«Algunos de los mas eminentes filósofos negaron al momento y contradijeron estas teorías. Tambien añadí entonces que, si siguiendo el magnetismo del buque cierta dirección, y otra diferente la proa, recibiese un violento choque, se cambiaria su magnetismo; pasando del lado en que habia sido mas fuerte, al otro, y que se alterarían tambien las brújulas. De aquí, pues, podían provenir peligrosos resultados.

«Como no me era fácil poder volyer de ar-

riba abajo uno de estos buques, consideré que, haciendo viaje á la Australia (á los antipodas), cambiando el magnetismo de la tierra, podia tener el buque positivamente cambiado de arriba abajo; y podia al mismo tiempo observar si la acción de los temporales de los mares del Sur, la vibración por la violencia de las olas y por la marcha á vapor, eran suficientes para trastornar el magnetismo que era de una clase en Inglaterra, y que vuelto de arriba abajo por sí mismo, debía ser diferente en Australia. El asunto era de inmensa importancia, pues que las pérdidas de algunos buques, y las espantosas del *Berkenhead*, *Taylor* y otros, se debían atribuir al cambio de las brújulas, cambio que no se sospechaba. Este asunto produjo en Liverpool una grande alarma, como si debiera lastimar los intereses de los propietarios de buques de hierro. Yo permanecí en la persuasión de que un buque seria mas seguro si el capitán sabia que estaba espuesto á navegar con falsa dirección, que si tuviese una ciega confianza en su exactitud. Con todo, habiéndose cuestionado algunos puntos, y negado otros, determiné pasar á Australia, y probar todo cuanto habia dicho.»

Dije que el buque, al llegar á Melbourne, según mi teoría tendria su magnetismo cambiado de arriba abajo.

La parte superior del buque que en Inglaterra tiene siempre polaridad austral y atrae el polo Norte del compás, debía tener en Melbourne polaridad septentrional y repeler el polo Norte.

Cuando el *Royal Charter* salió de Liverpool y á su regreso, su posición puede representarse del modo siguiente:

Popa del buque.

Cubierta.
Magnetismo Sur.
Magnetismo Norte.
Quilla.

Proa del buque.

«La cuestión, pues, era la siguiente: ¿Se habia cambiado el magnetismo en Melbourne? La primera oportunidad de probarle fué al entrar en Port Philip, cuando observé que la parte superior del buque habia cambiado su polaridad y era Norte. Bajando á la bodega vi que la polaridad disminuía, hasta que á la mitad de la altura no habia polaridad. En seguida observé que la línea longitudinal de no polaridad no seguía recta, pero sí con ondulaciones. Sobre de esta línea el polo Norte era rechazado, debajo de ella era atraído. Mi teoría se habia verificado. Todo lo que en Liverpool era Norte, era Sur en Melbourne. Y esto estaba aun mas confirmado con ver que los pilares, cepos de ancla y demas de la parte superior del buque, en vez de haber conservado su magnetismo Sur se habia cambiado en Norte.

«Todos los principios que habia sentado quedaron prácticamente probados y verificados. Los compases habian sido arreglados por el astrónomo Real bajo un ingenioso sistema, habiéndose arreglado los errores por medio de imanes antagonistas. Exactamente igual á lo que en 1846 dije á la *Berth Association*, sucedió que estos compases no dejaron de ser exactamente útiles, pero eran mas erróneos que los demas que habia á bordo. Por lo tanto quedó plenamente establecido que el solo medio de obtener una guía segura era colocar las brújulas muy elevadas sobre el casco.

«En las que nosotros llevabamos así teniamos una buena guía y punto de referencia á todos horas. Siempre supimos el rumbo que seguía el *Royal Charter*, á pesar de los cambios que se iban verificando en las otras partes del buque.»

A esto puede añadirse otro hecho. Cuando el Dr. Scoresby supo la desgracia del *Taylor*, dijo: «Apostaría á que se construyó con la proa al Norte;» averiguado por los presentes, resultó que se habia construido proa al Nordeste.

MANUEL GUTIERREZ DE LA VEGA.
(Leon Español.)

VISITA DEL EMPERADOR NAPOLEON

AL DEPARTAMENTO DE LAS LANDAS.

Mejoras en este país.—Perforación de los Pirineos.

«El 23 de agosto el Emperador, en su viaje de Biarritz á París, visitó por primera vez sus

posiciones de las Landas; y del entusiasmo con que la población saludó su llegada, S. M. pudo deducir desde luego cuán apreciadas eran sus generosas intenciones. Hé aquí algunos pormenores relativos á la visita en cuestión.

«Este señorío tiene una extensión de 7,000 hectáreas (17,500 acres), compuesta de pantanos, aguazales y tierra plantada de abetos ó cultivada. Dominan, sin embargo, los pantanos en razón de que S. M. escogió los puntos que requerían mas trabajo y donde pudieran ensayarse modos diferentes de agricultura. Esta propiedad está situada en ocho cantones distintos. En la parte de territorio que corresponde al de Sabres se ha construido una alquería parecida á una cabana suiza, cuyo techo está cubierto de tejas; para mayor comodidad del dueño, la alquería contiene cuadra, bodega y local para colocar forraje. Un camino macadamizado de una milla y media de longitud enlaza la alquería con la estación del camino de hierro de Sabres. Este camino tiene en un lado otro construido de madera con vagones para el transporte de productos agrícolas. Para el día de la visita del Emperador habíanse reunido en Sabres y La Bouheyre un número considerable de habitantes, y en el último pueblo S. M. se dignó aceptar la comida que le ofreció M. Cornuau, prefecto de las Landas. Entre los hijos del país los habia que llevaban zancos con los cuales cruzaban los pantanos y aguazales con gran velocidad. El día era magnífico.

El Emperador llegó á Sabres un poco antes de las tres. En el carruaje de S. M. iban M. Fould, ministro de Estado, el general conde Edgardo Ney, M. Isaac Pereire y M. Damas, menor, director del camino de hierro del Sur. Al llegar á la estación, S. M. fué recibido por el prefecto de las Landas y un gran número de empleados del departamento. Despues de contestar con su amabilidad acostumbrada á la felicitación de bienvenida, el Emperador montó á caballo, y acompañado de los personajes mencionados y algunos otros se dirigió á su alquería de La Torre de las Pradas, pasando por medio de un número inmenso de habitantes que cubrian ambas orillas del camino. Precedía á S. M. una guardia de hombres con zancos, prorumpiendo en entusiasmas vivas.

S. M. visitó minuciosamente la alquería, informándose particularmente de la naturaleza del suelo, la clase de cultivo que mejor le convenia, etc. Al regresar á Sabres, el Emperador se detuvo junto á la estación, donde habia una gran plancha de hierro colado, colocada al nivel del suelo con esta inscripción: «Napoleon III es el primer soberano que ha pisado esta tierra árida con el noble objeto de fertilizarla y regenerarla.» S. M. entró despues en el carruaje del camino de hierro, y al poco tiempo llegó á la estación de La Bouheyre, donde los miembros del Consejo general de las Landas se habian reunido para recibirle. S. M. se dirigió en seguida al pueblo de La Bouheyre en un carruaje particular, pasando por debajo de arcos de triunfo, formados de ramas de pino y de matas de brezo. Delante del Emperador marchaba una guardia de honor á caballo, compuesta de jóvenes del país. S. M. se detuvo un rato frente una columna de hierro colado, erigida por los operarios de las fundiciones de las Landas.

En La Bouheyre, el Emperador fué recibido en una elegante casita de campo de M. Leon corregidor de Burdeos, gran propietario en las Landas. S. M. salió al balcón para saludar á la multitud. El prefecto de las Landas presentó despues al augusto viajero algunas de las autoridades y personas notables de la comarca, como igualmente á los miembros del Consejo general, cuyo presidente, M. Corta, entregó á S. M. una representación que manifestaba la gratitud que sentian los habitantes y todos los que tenían algo en las Landas, por el interes que se tomaba en favor del distrito y por sus generosos esfuerzos para promover su curiosidad. El Emperador contestó afablemente, y despues entró en una espaciosa tienda de campaña levantada por órden del prefecto de las Landas, donde se sirvió un suntuoso banquete. En frente de S. M. habia colgado un gran medallón con la siguiente inscripción: «1857, Napoleon III decreta: Caminos agrícolas, red pirenaica, desinfeccionamiento y cultivo de las Landas, creación del señorío imperial.» En otro medallón colocado á la derecha se leia: «Llamo vuestra atención sobre una ley que tienda á fertilizar las Landas de Gasuña. (Napoleon III, 16 de febrero de 1857); y á la izquierda otro que decia: «Quiero hacer del departamento de las Landas uno de los primeros departamentos del imperio (Napoleon I, 13 de abril de

1808). Tuvieron el honor de comer con S. M. los principales funcionarios y notabilidades del país.

Antes de salir de La Bouheyre, el Emperador dió 4,000 francos para los pobres de las municipalidades donde está situado el señorío imperial; 200 fr. para los que decoraron los alrededores de la casa de campo de M. Leon, y otras sumas para diferentes objetos de beneficencia. S. M. repartió además socorros pecuniarios a muchos viejos soldados y personas necesitadas que se le acercaron. El Emperador salió de La Bouheyre a las siete y media en medio de las mas entusiastas aclamaciones.

La visita del emperador Napoleon III al departamento de las Landas, de que acabamos de dar cuenta, tiene para los españoles y en particular para los que habitamos las provincias limítrofes de Francia, un doble interés. Añádese al que siempre deben inspirar las mejoras que tienden al alivio de las poblaciones que sufren y a la baturra de las sustancias alimenticias, la circunstancia especial que revelan las inscripciones puestas enfrente de la tienda de campaña de La Bouheyre, las cuales acusan por la enumeración de lo que falta hacer en aquel país, los males que hasta ahora había sufrido sin ser aliviados, y además manifiestan la fundada esperanza de que una augusta y enérgica solicitud tanta de reparar aquellos quebrantos.

La red de ferro-cariles pirenaica concedida despues de aquella visita a la poderosa compañía del Mediodía, será uno de los medios que mas contribuirán a fomentar en aquel territorio la actividad de negocios que se aviene mal con comunicaciones lentas y costosas.

El aumento de riqueza de estos departamentos multiplicará las transacciones legítimas con las provincias limítrofes del este y del norte de España y refluirá en su comun provecho.

La España, por su parte, trabaja ya para llevar una via férrea a la frontera de los Bajos Pirineos y va a emprender otra dentro brevisimos meses que la conducirá rápidamente a la de los Pirineos Orientales.

Si esto es así, como nadie podrá negarlo, si es cierto el grande interés que España y Francia tienen en estrechar sus relaciones de amistad y de negocios; si la ceremonia de que hemos hablado revela, a no dudarlo, que las miras del gobierno imperial se dirigen a reparar las desigualdades que ha sufrido hasta ahora un país menoscabado en la porción que le había cabido en el comun reparto de mejoras, será justo ni conveniente que sigan por mucho tiempo sin perforarse esas montañas que corren a lo largo de sus fronteras e impiden el que ambos pueblos puedan darse la mano zin'coste y sin fatiga?

De todas veras deseamos que la ceremonia verificada hace poco al pié del Mont-Cenio para hermanar la Francia con la Italia, se repita dos veces dentro de poco, a las faldas de los Pirineos, junto a Bayona y junto a Perpiñan.

Como no hemos querido emitir mas que un acuerdo sobre un asunto tan interesante para los intereses internacionales de España y Francia, escusamos enumerar las muchas y poderosas razones que aconsejan la conveniencia de está pacífica desaparición de los Pirineos.

MANUEL RIMONT.

(Diario de Barcelona.)

MADRID 28 de setiembre.

Podemos asegurar que carece absolutamente de fundamento lo que han dicho algunos periódicos respecto a que, en vista del resultado obtenido por la comision general de estadística en el recuento de la poblacion, el gobierno de S. M. meditaba una nueva division territorial en la que resultaria disminuido el número de provincias.

El timbre de periódicos produjo en el mes de agosto último 62,439 rs. 17 mrs. para la Península, 5,622 40 para las Antillas y 338 40 para Filipinas.

Segun un estado que publica la Gaceta, en el primer semestre del corriente año se amortizaron documentos de la deuda pública por valor de 3,369.581,389 rs. 22 mrs.

Hoy tenemos noticias de Lisboa que alcanzan al 23 del actual. El cónsul de España, para evitar los perjuicios que pueden seguirse a nuestros puertos de Cádiz, Málaga y Vigo de la de-

claracion hecha por la junta de sanidad de Lisboa con motivo de haber aparecido allí el tífus y la fiebre la amarilla, ha resuelto que a la llegada de los paquetes franceses e ingleses que hacen escala en nuestros puertos, pase el vice-cónsul español a presenciara la descarga y a impedir toda comunicacion con los naturales, a fin de que el consulado español pueda certificar que ha habido completa incomunicacion, y dichos vapores no sufran en los puertos españoles las detenciones subsiguientes a haber tocado en otro declarado sucio.

Hoy tenemos noticias de San Petersburgo que alcanzan al 12 de setiembre. Nada ocurría allí de interés directo para España. Nuestro representante el señor Isturiz ha asistido con los demás individuos del cuerpo diplomático a las funciones del casamiento del gran duque Miguel con la princesa de Baden.

De el Correo de Andaluía tomamos la siguiente gaceta, a la que desde luego aseguramos buena suerte:

Aunque esto del miriñaque, tontillo ó abuecador femenino es asunto muy manoseado, traqueteado, viejo, sabido y hasta va con sus puntas y ribetes de empalagoso, siguiendo una profunda inspiracion, se nos ha ocurrido preguntar a nuestras suscriptoras: ¿no os habeis visto nunca metidas dentro del famoso tin joo? Pues miraos en ese espejo.

rara
perfecta
hermosura
celeste
cara:

si.

¿Os gusta?

lo mismo a mi.

que está muy redonda la mujer así.

Bella se figura

con tanta anchura,

sobrado hermosura

muy preciosa,

mágica

hura:

si.

¡Ah! vedla ahí,

se pone ante el espejo

y en seguida se ciñe el corsé,

se coloca una enagua y otra enagua

y cinta y mas cinta y mas cinta despues;

y luego el tremendo y horrible balumbo,

¡qué inmenso y pesado! ¡qué incómodo es!

con pena lo ajusta, que él toma otro rumbo:

ya cuelga de un lado y se escurre otra vez:

al cabo lo amarra; y lo encubre el vestido:

trunfo de tal trabajo; hinchada está por fin:

y vuélvese de espaldas, se mira y se remira

y toma un antejo, que está a la mano allí,

porque acercar no puede con diez varas lo menos

su cara a los cristales, su cuerpo al tocador,

se mira enagenada, — ya estoy — dice — contenta,

ya llevo aquí las redes donde se prende amor:

en cada cinta de estas recogeré un amante

que me prodigue obsequios, pipros y favor:

ya salgo satisfecha, que vengan los galanes,

suspiros exhalando, y ansiosos tras de mí;

que lleguen si es que pueden, rendidos a mis plantas

a hablarme de mis gracias... ¡qué bella estoy así!

¡Oh! ¡Si!

ESTRANJERO.

Escriben de Paris con fecha 25 de setiembre, al Mensajero del Mediodía lo siguiente:

«La noticia que llama en la actualidad la atención sobre todas, es la referente a la entrevista que deben tener en Weimar el día 1.º de octubre, los Emperadores de Austria y Rusia. Esta entrevista a la que daban probabilidad los rumores que corrian desde algunos dias y que fui el primero en vaticinarlos, se da hoy con tal carácter de certeza que parece imposible dudar de ella. El Times ha publicado al principio de su segunda edición de ayer el parte relativo a este suceso; los diarios alemanes dan la noticia como un hecho en cierto modo realizado ya, y por acá, en las regiones oficiales, no solo se da crédito a la noticia sino que se la recibe con gusto.

A las instancia personales del Rey de Prusia se atribuye la resolucion de Czar completamente favorable a una entrevista con el Emperador Francisco José, siendo así que quince dias atras se negaba a ello con insistencia. Sin embargo sería inferir un agravio al espíritu nacional si no tuviésemos en cuenta que los siguientes hechos han debido ejercer alguna influencia en la política de Alejandro y de sus principales consejeros.

La Prusia es en la actualidad la única gran potencia alemana intimamente enlazada con la Rusia; pero esta alianza de la Prusia se refiere esencialmente a la vida de Federico-Guillermo. Muerto él, su sucesor, ahora príncipe Real de Prusia, notoriamente conocido por poco simpático a la Rusia y al contrario muy adicto a Inglaterra, se unirá intimamente a la Gran Bretaña: el hijo y heredero presunto del príncipe Real de

Prusia que se casa con una hija de la Reina Victoria, será tan adicto como su padre a la alianza inglesa. Así que la Rusia para no verse privada de simpatías en Alemania, para no verse reducida a la estéril amistad de los reyezuelos adictos al Czar, se ve precisada a estrechar sus relaciones con Austria y esto cuanto antes mejor, pues Federico Guillermo ha sufrido ya dos ataques apopléticos, y se considera actualmente como delicadísima su salud.

Añádanse estas consideraciones a las instancias vivas y apremiantes del Rey de Prusia, al deseo manifestado por Francisco José, y por último a la razon de Estado que en beneficio de las relaciones mercantiles de ambos países, exige que cese la actual frialdad e indiferencia entre las córtes de San Petersburgo y Viena, y comprendereis los motivos de la entrevista de Weimar de la que deben alegrarse todos los amigos de la tranquilidad y del orden en Europa.

La entrevista que se ha verificado en Stuttgart, entrevista a la cual asisten varios príncipes soberanos, y a la que quizás dará un día la historia el título de Congreso, me ha inspirado la idea de hacer algunas indagaciones sobre las fechas en que se celebraron los anteriores Congresos y los nombres de las ciudades cuyos nombres llevan. Hé aquí la lista; pero antes téngase en cuenta una observacion, y es que el origen de este método empleado para asegurar la paz del mundo es muy moderno. Los dos primeros Congresos son los de Munster y Osnabruck, celebrados en 1644. Despues se celebraron los siguientes: el de los Pirineos en 1659, el de Breida en 1667, el de Aix-la-Chapelle en 1668, el de Colonia en 1673, de Francfort en 1681, de Rastibona en 1684, de Býswick en 1697, de Polonia en el propio año, de Oliva en 1660, de Nimaga en el mismo año, de Radzin y de Andruzou en 1684, de Moscú en 1686, de Altona en 1687, de Carlowitz en 1698, de Utrecht en 1712, de Baden en 1714, de Amberes en 1715, de Cambray en 1722, de Soissons en 1728, de Aix-la-Chapelle en 1748, de Hubersburgo en 1762, de Terchen en 1779, de Paris en 1782, de Versailles en 1784, de la Haya en 1793, de Rastadt en 1797, de Amiens en 1802, de Erfurt en 1808, de Jassy en 1809, de Bucharest en 1811, de Praga en 1813, de Chatillon en 1814, de Paris en 1814, de Viena en 1815, de Paris en 1815, de Aix-la-Chapelle en 1818, de Carlsbad en 1819, de Viena en 1819, de Tropeau en 1820, de Laybach en 1821, de Verona en 1822, de Londres en 1832 y de Paris en 1856.

Revista comercial.

SEVILLA 20 de setiembre.

Trigos.—A pesar del aspecto de subida en que los dejamos la semana anterior, han continuado firmes a los mismos precios, siendo siempre escasas las entradas de Extremadura. Algo habrá contribuido a ello la llegada de un cargamento de Tangaró de clase fuerte, y de lo mas superior que hemos visto en trigos extranjeros, por su calidad y limpieza. El precio de 60 rs. fanega a que se ha ofrecido, es ya una ventaja, y confiamos que con el arribo de algunos otros que se anuncian, se abrirán las llaves de los Silos estreñenos.

Cebada.—También de este grano se ha empezado a recibir algun auxilio de la costa de levante, vendiéndose el de esta procedencia a 30 rs. fanega, y el del país de 32 a 33 rs.

Maiz.—Algunos arribos de esta semilla procedentes de Galatz y trasbordados de Málaga y Cádiz han llegado a nuestro puerto haciendo declinar sus precios a 45 rs. fanega. Aun ha de bajar mas, pues la mala cosecha que se tenía por la costa de Cantabria se ha remediado mucho, y no es probable haya esportaciones con aquel destino.

Acute.—Ha continuado el movimiento de este liquido que la semana anterior empezó a tomar estimacion. Las entradas de la semana en el mercado han ascendido de 14,000 arrobas; y se han vendido desde 46 a 46 y 1/2 rs. arroba en los fieltos, y a 47 el almacenado. Hoy hay demanda a este precio, pero las existencias son cortas, y los tenedores quieren 48.

Aguardiente.—El subido valor que ha tomado este espíritu procedente de Cataluña ha obligado al consumidor a buscar otro mercado, y por cierto que lo ha encontrado con ventaja en Hamburgo, de donde han llegado varios cargamentos de aguardiente fabricado con patatas, que parece increíble se haya obtenido una calidad tan superior de ese tubérculo. Su aceptación ha sido tanta que desde luego se ha realizado, no habiendo existencias del catalán, y vendiéndose hoy el de Hamburgo 195 duros pipa de 32 arrobas.

Por todo lo que va sin firma,

P. J. GELABERT Y POL.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del día de mañana

NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
Y SAN FRANCISCO DE ASIS FUNDADOR.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol a las 5 hs. 59 ms.

Pónese... a las 5 y 38 »

Hora en que debe señalarse el reloj al medio día verdadero.

Las 11 hs. 49 ms. 14 s.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de día para mañana: el comandante graduado capitán del regimiento infantería de Luchana, don Marcelino San Martín.

Parada, Luchana.

Hospital, provisiones, el mismo cuerpo.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

LOTERIAS NACIONALES.

El día 11 del actual se empezará la venta de la que se ha de celebrar el 24 del mismo, a 96 rs. vn. cada entero y 12 el octavo, distribuida de la manera siguiente.

Premios.	Pesos fs.
1... de	30,000
1... de	8,000
1... de	4,000
1... de	2,000
3... de	1,000
10... de	500
12... de	400
31... de	200
40... de	100
100... de	50
900... de	40

1100.

Se juegan 30,000 billetes.

Palma 3 de octubre de 1857.—J. Muntaner.

NAVEGACION

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Día 1.º.

De Cullera en 2 dias laud San José, de 51 toneladas, pat. Francisco Muteu, con 5 mar., 3 pasajeros y arroz.

De Argel en 2 dias laud Lindo, de 30 ton., patron Pedro Vich, con 5 mar., un pas. y carneros.

De id. en 2 dias laud San Juan, de 35 toneladas, pat. Antonio Picornell, con 6 mar., 7 pas. e idem.

De Valencia en 2 dias laud Mar'a, de 30 toneladas, pat. Cristóbal Alzamora, con 5 marineros y arroz.

De Ieiza en 8 horas vapor Rey D. Jaime I, de 229 ton, cap. D. Gabriel Medinas, con 27 marineros, 68 pas. balija y efectos.

De Valencia en 2 dias laud San Cayetano, de 37 ton., pat. Pablo Ramon Martí, con 5 marineros y arroz.

Día 2.

De Mahon en 3 dias laud San José, de 16 toneladas, pat. Muteu Seguí, con 4 mar. y patatas.

De Barcelona en un día vapor Mallorquin, de 155 toneladas, cap. don José Estadas, con 18 marineros, balija y efectos.

IDEM DESPACHADAS.

Día 1.º.

Para Ibiza laud San Antonio, de 20 ton., patron Francisco Gallud, con 3 mar., un pasajero y lastre.

Para Argel laud Sangre, de 20 ton., pat. Guillermo Bosch, con 4 mar., un pas. y habichuelas.

Para Santa Pola laud San Antonio, de 28 toneladas, pat. Victoriano Sorá, con 5 mar. y trigo.

Día 2.

Para Barcelona vapor Rey D. Jaime I, de 129 toneladas, cap. don Gabriel Medinas, con 28 marineros, 72 pas., balija y efectos.

Para idem laud Trinidad, de 66 toneladas, patron Bartolomé Pujol, con 7 mar., un pas., garbanzos y efectos.

Para idem laud San Francisco, de 68 ton., patron Bartolomé Alberti, con 8 mar., trigo e id.

SECCION DE ANUNCIOS.

Utilidad y economía.

Paquetes de papel blanco satinado de 125 cartas, desde el ínfimo precio de 5 reales por arriba, se encontrarán de venta en la imprenta y librería de Gelabert, Pas d'en Quint, número 74, y plaza de Cort, número 36.

Se venden igualmente otra clase de papeles de fantasía, ondulado, vergé, político, católico, arabesco, etc., etc., con sus correspondientes sobres perfectamente arreglados.

EL PORVENIR DE LAS FAMILIAS.

COMPANIA ESPAÑOLA DE SEGUROS MUTUOS SOBRE LA VIDA

Autorizada por real orden de 25 de noviembre de 1854, previa consulta del Consejo Real,

BAJO LA INSPECCION Y PROTECCION DEL GOBIERNO DE S. M.

Inversion inmediata de los fondos recaudados en títulos de la renta del 3 por 100 español.
El capital suscrito: hasta 30 de abril de 1857 asciende a 80.000.000 de reales.
Depósito en el banco de España, en títulos 34.000.000 de reales.
Este depósito representa cerca de la mitad del capital suscrito.
En ninguna otra compañía de esta clase se nota una proporción, ni con mucho, tan ventajosa para los intereses de las asociaciones.

Un delegado del gobierno de S. M. vigila las operaciones de la compañía.

CONSEJO DE VIGILANCIA.

Esco. Sr. Duque de Abrantes, grande de España y diputado.—Vice-presidente.
Esco. Sr. Conde del Real, vizconde de Zolina, grande de España.
Sr. D. Jaime Girona, banquero.
Esco. Sr. Conde de Isla Fernandez.
Sr. D. Francisco de Paul Lobo, abogado.

Sr. D. Ignacio Sebastian y Riva, propietario.
Esco. Sr. D. Pedro Tomás de Córdoba.
Sr. D. Ramon Vela Hidalgo.
Sr. D. Felipe Justo, comerciante.
Sr. D. José Magaz.
Sr. D. José Joaquín Mateo, abogado.
Sr. D. Fernando de Madrazo, id.—Srio. vocal.

Director general. Sr. D. J. Singher.

Director adjunto. Sr. D. Miguel de Orives.

Banquero y cajero central. La Compañía general de Crédito en España.

Dirección general en Madrid, carrera de S. Gerónimo, número 34.

El Porvenir, así como La Unión española, son las primeras sociedades de esta clase, hasta ahora, cuyos estatutos hayan sido legalmente examinados, discutidos y aprobados por corporaciones respetables, y principalmente por el Consejo Real.

Asociación general de supervivencia.

La Asociación general de supervivencia tiene por objeto facilitar a cada suscriptor mediante una entrega única ó entregas anuales un capital tanto mas importante cuanto la suscripción tiene mayor duración.

Conviene, por consiguiente, a todo individuo que prevé puede necesitar para una época cualquiera un capital, sea para satisfacer una deuda, para dotar, educar ó librar del servicio militar á sus hijos, para recompensar los servicios de antiguos y fieles servidores, ó para ser útil á personas dignas de interes y de proteccion, y en fin, sirve de Caja de ahorros para todas las clases de la sociedad.

Liquidaciones. Las liquidaciones sucesivas de la asociación general de supervivencia principian el 1.º de enero de 1860, 1865, 1870, 1875, y por este orden de cinco en cinco años.

Facultad de liquidar. El suscriptor cuyo compromiso comprende varias épocas de liquidacion, tiene facultad de cesar en su empeño en cualquiera de dichas épocas, de conformidad con las condiciones de su póliza, avisando tres meses antes del vencimiento del quinquenio.

Elementos de Beneficios. Para dar una idea de los resultados que debe producir la asociación general de supervivencia, basta decir que seis elementos contribuyen al aumento del capital entregado.

- 1.º Los intereses de las anualidades entregadas, capitalizados de seis en seis meses;
- 2.º Las cantidades abonadas por los socios fallecidos;
- 3.º Los intereses producidos por estas sumas;
- 4.º Los intereses de todas las cantidades entregadas por los asegurados cuyas suscripciones han caducado;
- 5.º Las cantidades abandonadas por los que no han presentado los documentos necesarios para la liquidacion;
- 6.º Los intereses procedentes de estas sumas.

Por consiguiente, esta asociación presenta á cada sobreviviente la seguridad de recibir su capital con los intereses capitalizados y considerablemente aumentados por las caducidades y mortalidad, y la posibilidad, segun la duracion del empeño y la edad de los asegurados, de conseguir resultados extraordinarios, pudiendo presentarse la progresion de beneficios probables que se espresan en la tabla siguiente:

(Se supone imposiciones de 1,000 rs. anuales en cabeza de personas desde el nacimiento á 80 años con enajenacion del capital).

Por imposiciones de 1,000 reales anuales.		En 5 años.	En 10 años.	En 15 años.	En 20 años.	En 25 años.
Del nacimiento á 1 año....	13,700	53,000	112,000	250,000	584,000	
de 1 á 2 años....	11,200	37,500	93,000	212,000	460,000	
de 2 á 3 años....	10,700	36,200	90,000	200,000	436,000	
de 3 á 4 años....	10,800	35,000	89,000	190,000	422,000	
de 4 á 5 años....	10,850	35,200	90,000	195,000	425,000	
de 5 á 6 años....	10,850	35,200	90,000	198,000	435,000	
de 6 á 7 años....	11,000	38,000	92,000	215,000	441,000	
de 7 á 8 años....	11,400	41,750	94,000	200,000	540,000	
de 8 á 9 años....	12,000	42,300	98,000	300,000	600,000	
de 9 á 10 años....	12,500	50,000	110,000			

Derechos de gestion. Provee la direccion general á todos los gastos de gerencia.

Se cubren dichos gastos con el producto de 4 por 100 que se exige de cada suscripcion. Págate este derecho al contado y por una sola vez.

Percibe ademas la direccion, tan solo en la época de la liquidacion, 1 por 100 del importe de las cantidades que deben entregarse.

Los suscritores pueden, si lo prefieren, pagar el 5 por 100 al contado por una sola vez.

La direccion general tiene representantes en todas las principales ciudades del reino, los que darán las explicaciones y aclaraciones que puedan apetecer las personas que deban ingresar en la Compañía.

En Madrid tiene igualmente representantes especiales, y pasan á las casas á donde se les llame con el mismo objeto.

La direccion manda y distribuye gratis los prospectos que se le piden.

La inspeccion y subdireccion de esta provincia, á cargo de don Antonio Martinez Felices, se halla establecida en el Borne, número 29.

LA PERSONA QUE HAYA PERDIDO UN paraguas en la carretera de Inca, acuda al cuartel de la Guardia civil y lo entregarán dando las señas.

SE VENDE UN CABALLO ANDALUZ tordo rodado, de buena estampa, cerrado del año próximo pasado y de casi ocho palmas de alzada. En esta imprenta darán razon.

RETRATOS.

JULIO VIRENQUE, pintor, hace toda clase de retratos, al óleo y fotográficos, á todos precios.

Vive cuestas Montaner, 35 y 36 frente la calle de los Huertos.

ALQUILERES.

En la calle dels Oms hay para alquilar un segundo piso muy espacioso, con derecho de agua y azotea. Su dueño vive en la calle den Vindango, casa zaguan, llamada del médico Pelegrí.

Igualmente hay para el mismo objeto un depósito para aceite, vulgo chaferez. Darán razon en la misma casa.

HAY PARA VENDER UN SURTIDO DE porcelana, de varias piezas, á precios moderados en la calle de San Miguel, número 7, delante del horno de las Liebres.



El vapor correo El Rey D. Jaime I al mando de su capitán don Gabriel Medinas, saldrá de este puerto para

IVIZA Y VALENCIA

el lunes 3 del actual á las OCHO de la mañana. Admite carga y pasajeros. Se despacha en la plazuela de las Copiñas, número 44.



El vapor El Mallorquin, su capitán D. José Estade y Sabater, saldrá para Barcelona el LUNES 3 del actual á las tres de la tarde en punto, con la correspondencia. Admite cargo y pasajeros á los precios siguientes: Cámara de popa 60 reales, cámara de proa 40 rs. y sobre cubierta 20 rs. Se despacha en la calle de la Portería de Santo Domingo, número 1.º cuarto entresuelo.

IMPRENTA Y LIBRERIA DE PEDRO J. GELABERT,

Pas d'en Quint n.º 74 y Plaza de Cort n.º 38.

En ella se suscribe á

LA MODA,

REVISTA SEMANAL

de literatura, teatros, costumbres y modas.

PROSPECTO.

Diez y seis años hace que fundamos esta interesante y acreditada REVISTA con el plausible objeto de proporcionar á las familias amena y variada instruccion al par que honesto y útil entretenimiento: envanecémosnos, pues, con particular satisfaccion de haberle llenado cumplidamente, logrando consolidar su existencia, siquiera hayamos necesitado tan largo período y no escasos gastos y sacrificios de todo género para conseguir el favor del público y en particular de las señoras y de la juventud de ambos sexos, con el beneplácito de los encargados de velar por su buena educacion moral y religiosa. Ningun artículo, ni pensamiento alguno se hallará en la larga serie de nuestra REVISTA que, bajo formas mas ó menos púlicas ó novelescas, no conduzca á ensalzar la virtud y vituperar el vicio, inculcando siempre en el corazon de la juventud sanas máximas de moral, al par que pensamientos elevados y generosos.

Por esto, sin duda, ha acogido el público nuestra REVISTA tan favorablemente, porque en ella encuentra instruccion sana y máximas moralizadoras, presentadas con la variada amenidad tan á propósito para instruir y deleitar á la vez, que desde luego fueron los dos objetos de la MODA; y por esto ha penetrado siempre en el hogar doméstico sin el menor recelo; resultado de que nos felicitamos altamente y que nos autoriza á recomendar su adquisicion con la mas completa confianza de obtener buena acogida, especialmente de las señoras y jóvenes señoritas, á quienes está principalmente dedicado nuestro periódico, rico además en las labores de señoras, bordados de todas clases, patrones para cortes de vestidos, capotes, mantelitas, mangas, camisolines y demas análogo, dibujos de letras, adornos y bordados diversos, así como tambien de tapicería y de crochet y, últimamente, figurines de modas para señora y para niños, siempre al día, pues que al efecto contamos en Paris con activos é inteligentes correspondientes, y no omitimos nada que particularmente pueda ser útil ó agradable á las señoras.

Cada número de nuestra REVISTA contendrá artículos de crítica ó de costumbres, descripciones variadas, aplicacion de los figurines y patrones, reseña mensual de modas, poesías, etc., y además insertaremos sucesivamente un Manual de Señoritas que abraza cuanto concierne á su instruccion y recreo con modelos litográficos que acompañarán á las explicaciones siempre que convenga.

La coleccion completa del corriente año comprenderá por tanto:

70 pliegos de impresion compacta y escogida, en rico papel satinado.

12 figurines de modas para señoras.

4 dichos para niños.

10 dibujos de tapicería.

2 dichos de crochet.

12 grandes pliegos de patrones para cortes de vestidos, capotes, mangas, camisolines, etc.

4 láminas de dibujos á dos tintas para copiar.

1000 dibujos de letras, adornos, bordados diversos, etc.

52 geroglíficos.

12 cubiertas de color impresas por ambos lados, y una general para el tomo.

CONDICIONES DE SUSCRICION.

Se publica todos los meses un cuaderno con los pliegos de impresion, figurines, bordados y demas espresado en el prospecto convenientemente distribuido en los doce de todo el año, que formarán un tomo de lectura agradable por su variedad, y útil par que curioso por la diversidad de láminas de todas clases que contendrá segun queda explicado.

El precio de suscripcion es 7 rs. al mes, tanto en Madrid como en provincia, no admitiéndose suscripciones por menos de tres meses.

Los que se suscriban por un año á contar desde primero de enero y satisfagan su importe anticipado, recibirán gratis, por via de regalo, las obras que gusten elegir de las contenidas en el catálogo adjunto al prospecto hasta el valor de 40 rs., de suerte que reportarán un beneficio de 50 por 100 próximamente, satisfaciéndoles por tanto á la suscripcion casi á la mitad de su precio, ventaja que no podria concederse á no contar con el crecidísimo número de suscritores que actualmente nos favorecen.

PALMA:

Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.

Por el Editor
P. J. Gelabert